Grad Križevci i željezničke pruge

MIRA KOLAR-DIMITRIJEVIĆ
Redovni prof. u mirovini
Draškovićeva 23
HR-10000 Zagreb
e-mail: mira.kolar@zg.t-com.hr

Izvorni znanstveni članak
Original scientific paper
Primljeno/*Recieved*: 15. 11. 2011.
Prihvaćeno/*Accepted*: 27. 12. 2011.

ELIZABETA WAGNER
Voditeljica Galerije Mirko Virius,
Tkalčićeva 16
HR-10000 Zagreb

Sjeverozapadna Hrvatska teško se uklapala u moderni željeznički promet. Dokaz tome je činjenica da neke planirane pruge nisu nikad izgrađene, a neke su u novije vrijeme i zatvorene jer su, navodno, nerentabilne. No, nema nerentabilnih pruga. Željeznički promet odmah je iza vodnog po jeftinoći, a po sigurnosti i prometu svakako je na prvom mjestu jer sa sobom donosi ljude i robu, a omogućava i izvoz robe i sirovina. Križevci su 1870. dobili svoje mjesto na glavnoj mađarskoj pruzi Zákány-Zagreb, a 1873. pruga je došla do Rijeke. Na vezu s Bjelovarom moralo se čekati do 1894., a projekt željezničkog spajanja Križevaca s Varaždinom, iako dio velike pruge Varaždin-Križevci-Bjelovar, nikada nije realiziran. Nepotpuno realizirani planovi utjecali su na gospodarski razvoj i demografska kretanja čitavog područja koje zbog izostanka potrebnih željezničkih pruga nije moglo djelovati kao cjelina.

Ključne riječi: Križevci, Varaždin, Bjelovar, Koprivnica, željeznica

Uvod

Možda ni u jednoj zemlji Habsburške Monarhije nije stvarano i mijenjano toliko projekata za gradnju željezničkih pruga kao u Hrvatskoj. Projekti su odražavali različite političke interese Beča i Pešte te vrlo velike kontroverze različitih stranka i slojeva.

Devetnaesto stoljeće je stoljeće gradnje željeznica. Već 1814. Stephenson je u Engleskoj konstruirao lokomotivu koja je prevažala vagone s ugljenom od ugljenika kod Newcastlea do gradske luke. Godine 1825. izgrađena je prva pruga između Stocktona i Darlingtona koja je 1828. počela prevoziti i putnike. Njemačka je prvu prugu sagradila na području Ruhra i Saara, također radi ugljenika. Godine 1835. otvorena je pruga od Nürnberga do Fürtha, a 1837. već je uvedena i pruga od Leipziga do Dresdena. Pruga Beč-Wagram puštena je u promet 1838. godine, a iste godine prvu prugu dobila je i Rusija. Gradnja pruga postala je najveći posao u svijetu koji je izmijenio mnoge zemlje. Francusko povlašteno Južno željezničko društvo počelo je graditi pruge u južnom dijelu Habsburške Monarhije pa je pruga od Graza preko Maribora do Celja puštena u promet već 2. lipnja 1846. godine. Pruga od Celja preko Zidanog Mosta do Ljubljane puštena je u promet 17. kolovoza 1849., a pruga od Ljubljane do Trsta 28. srpnja 1857. godine. Društvo južnih željeznica 24. travnja 1860. pustilo je u promet i prugu od Zidanog Mosta i Celja do Pragerskog, odakle se putovalo u Budimpeštu. Bila je to prva pruga koja je dotaknula rub naše zemlje.[1] Južne željeznice povezale

1 Rudolf Horvat, *Povijest obrta, trgovine i industrije u Hrvatskoj,* Zagreb: A. G. Matoš, 1994., str. 154-159. Međi-

su i Šoprun do Kaniže, a 1. rujna 1868. otvorena je i tzv. Podravska pruga od Murakerestura preko Žákánya do Barcsa. Gradnja pruga nastavila se lijevom obalom Drave do Baranje i Osijeka. Sve pruge Društva južnih željeznica trebale su polaziti iz Beča. No, Mađari, priželjkivajući sa-mostalnu državu za Zemlje krune Sv. Stjepana, osmislili su, a u Ugarskom parlamentu u svibnju 1836. i potvrdili plan da sve željeznice u Ugarskoj moraju kretati ili završavati u Pešti. Međutim, revolucija 1848. zaustavila je realizaciju i država se iz feudalne i apsolutističke morala reformirati u građansku ustavnu monarhiju. Sklapanjem Austro-ugarske nagodbe 1867. godine Mađarska se u gradnji željeznica poistovjetila s Austrijom te je pod imenom Kraljevske ugarske državne željeznice (Magyar állam vasutak) izgradila sve pruge u istočnom dijelu Monarhije. No, to je bilo nakon 1868. godine.

Željeznice u Hrvatskoj počele su se graditi kao priključak željeznicama Južnih željeznica pa je 1. listopada 1862. krenuo prvi vlak na potezu Zidani Most-Zagreb-Sisak. Ubrzo nakon Austro-ugarske nagodbe Mađari su počeli graditi svoju mrežu preko Kraljevskih mađarskih državnih željeznica. Jezik na tim prugama bio je mađarski, kao i uprava na prostoru Hrvatske.[2]

No, gradnja željezničkih pruga tekla je vrlo sporo i s velikim izmjenama pa su ovi remeteći faktori zasnovani na politici i interesima bili jači od želje da se na najbolji način povežu određeni krajevi Hrvatske te tako omogući neometani promet cijele godine. Remeteći faktori, među koje trebamo ubrojiti vlasnike kapitala, bili su Beč i Pešta od 1868. te Beograd od 1918. godine. Željeznice su gradile vlade, ali i privatna društva koja su morala dobiti koncesiju nadležnih ministarstava iza kojih su stajali interesi tih zemalja.

Rezultat dugotrajne i uporne borbe je da su sve željeznice sjeverozapadne Hrvatske prolazile kroz Zagreb čime je taj grad, već kulturno i političko središte Hrvatske, postao i prometno i gospodarsko središte, dobivši ulogu kakvu su imali Beč za austrijski i Budimpešta za ugarski dio Monarhije. Navedeno je postalo očito tek 1873. godine kad je Zagreb postao sjecište pruga zapad-istok i sjever-jug. U Zagrebu je, uz željezničko nadzorništvo Carskog i kraljevskog povlaštenog Društva južnih željeznica, oko 1868. osnovana i Poslovna uprava Kraljevske ugarske državne željeznice na čelu s nadzornikom Samuelom pl. Tolnayerom. Osim toga, u Zagrebu je sagrađena i ložionica, vodocrpka i skladište materijala.

Izgradnjom pruge Zidani Most-Sisak 1862. od strane Beča i pruge Zákány-Zagreb- Rijeka 1873. godine od strane Budimpešte, politički gospodari Hrvatske smatrali su da su u Hrvatskoj izgradili potrebnu mrežu željezničkih pruga. Kasnije su pruge imale sve niži rang, kao vicinalne (lokalne) pruge gradila su ih privatna društva s kapitalom lokalnih zajednica pri čemu su se koncesije za otvaranje tih pruga dobivale vrlo teško i dugotrajno.

Usprkos želji da Križevci budu povezani vlakovima s većinom gradova te tako i oni postanu željezničko raskršće neke vrste, pruga Križevci--Varaždin nije nikad sagrađena, a posljedica toga je slaba gospodarska i politička povezanost ovih dvaju gradova, nekoć županijskih središta.[3]

Od 1868. do 1918. godine sve odluke o gradnji željezničkih pruga donosilo je nadležno Ministarstvo trgovine u Budimpešti pa je i jezik na tim željeznicama bio mađarski, bez obzira što su pruge bile podignute na teritoriju Hrvatske na kojem je Hrvatsko-ugarskom nagodbom službenim jezikom bio zagarantiran hrvatski jezik.

Otvaranje prve pruge od Zidanog Mosta do Zagreba i Siska

O gradnji željezničkih pruga u Hrvatskoj počelo se raspravljati već 1825. godine, ali je, po

murje je bilo u sastavu Hrvatske od 1848. do 1860. godine kad je pripalo Mađarskoj. Hrvatskoj je vraćeno tek 24. prosinca 1918. godine.

2 Branko Vujasinović, *Upravno i poslovno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.*, Zagreb: Hrv. željeznice, 2007.

3 Varaždin je bio županijsko središte do 1924., a Križevci do 1886. godine. Time su od tri starohrvatske županije dvije izgubile svoj teritorij i značaj, a samo je Zagreb izrastao u metropolu i u okviru Zagrebačke oblasti okupio cijeli ovaj teritorij.

mišljenju Adalberta Barića, predavača na Kameralnoj školi u Varaždinu u doba carice Marije Terezije, Hrvatska u užem smislu bila značajna samo kao tranzitni teritorij za prelazak od srednje Europe do mora. O gradnji te pruge nisu se pitali vodeći ljudi Hrvatske, ali njeno otvaranje bio je velik događaj za Hrvatsku jer joj je približena srednja Europa, civilizacijsko središte i promicatelj modernog gospodarstva.[4]

Strategija izgradnje željezničkih pruga u Hrvatskoj bila je vrlo važno pitanje u devetnaestom i dvadesetom stoljeću, a taj problem i danas zaokuplja stručnjake koji se njime bave u Hrvatskoj i u Europi. Prva pruga kroz Hrvatsku izgrađena je u Međimurju 1860. godine, u vrijeme kad je ono još pripadalo Hrvatskoj. Naime, u svibnju 1861. kralj je Međimurje pripojio Ugarskoj. Dana 1. 10. 1862. godine izgrađena je željeznička pruga od Zidanog mosta do Siska. Pomišljalo se da se pruga od Siska skrene na jug prema Bandinom Selu i Maljevcu te tako zaobiđe Zagreb koji je trebao biti povezan s Trstom prugom izgrađenom 1865. bez nastavka prema moru.

U devetnaestom stoljeću gospodarski razvoj Austrije i Mađarske ovisio je o izgradnji željeznica pa su spomenute zemlje konkurirale jedna drugoj. No, bile su sporazumne u tome da Hrvatskoj ne treba dozvoliti da samostalno gradi željezničke pruge koje bi doprinijele njenom gospodarskom razvoju već da je treba tretirati kao prolazni teritorij za vlakove koji polaze iz Beča, Budimpešte, Pariza i drugih središta Europe.

Beč je stoga gradio pruge po Hrvatskoj ne konzultirajući se s hrvatskim političarima.

Željeznička banska konferencija u Zagrebu 1862. godine

Hrvatski političari na čelu s biskupom Jurjem Strossmayerom i banom Josipom Šokčevićem nisu bili zadovoljni takvim odnosom pa su na Hrvatskom saboru 1861. zaključili da treba osnovati posebno povjerenstvo koje bi istražilo problem najoptimalnije izgradnje željezničkih pruga u Hrvatskoj. Kad je 1. listopada 1862. godine prvi vlak Južnih željeznica tiho i bez ikakve proslave prošao od Siska prema Zagrebu i Zidanom mostu a da nitko od građana Zagreba ili Siska nije bio pozvan na proslavu otvaranja, zaključili su da treba pokrenuti nešto u interesu hrvatskih gospodarstvenika i veleposjednika i pokazati interes za željezničko pitanje.

Na Banskoj konferenciji održanoj u Zagrebu od 20. do 22. kolovoza 1862. prvi put izložen je plan za izgradnju pruga u interesu gospodarskog razvoja Hrvatske.[5]

Uoči Konferencije o željezničkom pitanju održane u Zagrebu 20. kolovoza 1862. godine, mjesec dana prije otvaranja pruge Zidani Most-Sisak, iz Križevaca su na svečanost pozvani grof Ljudevit Erdödy, njegov punomoćnik odvjetnik Josip Vukšić te Ljudevit Vukotinović-Farkaš, veliki župan Križevačke županije, a iz Varaždina samo upravitelj Varaždinske županije Miroslav Pisačić. Poziv je 2. kolovoza upućen i gradskim poglavarstvima Varaždina i Križevaca, a naknadno i gradu Koprivnici, što ukazuje da se prvotno uopće nije pomišljalo da bi željeznica trebala proći Koprivnicom.[6] Napisane su brojne predstavke zainteresiranih kuda bi trebala proći željeznička pruga u pojedinim dijelovima Hrvatske. Međutim, značajni referat na Konferenciji održao je Milutin Baltić. Smatrao je da treba izgraditi prugu koja bi odvratila kretanje robe od Trsta prema Hrvatskom primorju, nezavisnu od Društva južnih željeznica. Isticao je da općinstvo županije želi da se izgradi pruga od Kotoribe do Križevaca. Varaždin je također zahtijevao priključak na istu prugu u Čakovcu.[7] Na sastanku u ime Varaždinske županije govorio je Petar Horvat, a u ime Grada Varaždina Ljudevit Kukuljević Sakcinski. Križevačku županiju zastupao je Ljudevit Vukotinović, Grad

4 U Hrvatskom državnom arhivu 1. listopada 2002. priređena je izložba i održan znanstveni skup povodom 150. obljetnice pruge Zidani Most-Zagreb-Sisak.

5 Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, I., Zagreb: Školska knjiga, 1975., str. 22-59.

6 B. Stulli, *Prijedlozi,* II., str. 166.

7 Isto, str. 195.

Križevce Mirko Teslić, a Grad Koprivnicu Lavoslav Bettelheim.[8] Ban Josip Šokčević otvorio je Konferenciju rekavši da je željezničko pitanje »... silno i preveliko za uspješni razvitak materijalnoga blagostanja domovine...te da treba na osnovu uvaženja sveobćih interesah našega narodnoga gospodarstva, uzvišenim domoljubljem ...sjediniti želje koliko je moguće u jednoj glavnoj mreži željezničkoj.«[9] Suprotno želji bana, mišljenja se nisu mogla uskladiti. Željezničku vezu preko Kotoribe zatražili su i Varaždinska i Križevačka županija te gradovi Varaždin, Križevci i Koprivnica, a zahtjev su podržali barun Lazar Hellenbach, Ladislav Kukuljević i zagorski vlastelini.[10] Antun Jakić, predsjednik Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu, zatražio je da središte željezničkog prometa u Hrvatskoj bude Zagreb, a ne Sisak. Premda takav zaključak nije donesen, položaj Zagreba na križištu sjevera i juga te istoka i zapada bio je odlučujuć u težnji da postane prometni centar Hrvatske. Petar Horvat, predstavnik Varaždina na Konferenciji, iznio je kritiku da se govori samo o glavnim prugama za koje je Društvo južnih željeznica dobilo koncesiju još 1858. godine, a zanemaruje interese pojedinih dijelova zemlje.[11] Mnogi su naglašavali važnost izgradnje »Podravske pruge« kao poveznice Osijeka sa Zagrebom, ali bilo je više onih koji su smatrali da je važnije da se izgradi pruga od Zemuna do Zagreba. To je ušlo i u zaključak, a Redarstveno ravnateljstvo obavijestilo je Ministarstvo policije u Beču da su se skoro svi usuglasili o potrebi gradnje pruge Zemun-Zagreb-Rijeka i pruge Kaniža-Zagreb.

Zbog odlučivanja o gradnji najoptimalnijih željezničkih pruga u Hrvatskoj, mimo željeznica Južnog društva 1862. godine osnovan je i posebni Saborski odbor sastavljen od osam članova na čelu s biskupom Josipom Jurjem Strossmayerom, a tu su se našli i barun Lazar Hellenbach, Ljudevit Vukotinović i Koloman Bedeković.[12] Rad ovog Odbora nije bio uspješan, uzalud su se obraćali raznim bankama i štedionicama u Monarhiji jer nikako nisu mogli sakupiti novac potreban za gradnju i najkraće pruge. Odbor je prestao s radom u proljeće 1863. godine, ostavivši razočarane interesente Podravske pruge.[13] No, iz izvještaja Ladislava Kukuljevića Gradskom poglavarstvu u Varaždinu vidljivo je da se tada nije znalo da li će Kaniška pruga ići preko Varaždina ili preko Križevaca, iako je dominiralo mišljenje da treba ići preko Varaždina.[14] I Križevačka županija i Gradsko zastupstvo Varaždina bili su nezadovoljni mlakom odlukom o potrebi gradnje njihovih pruga pa su odbili financirati gradnju pruge od Zagreba do Karlovca.[15] Gradnja ove pruge bila je prioritet pa je do 1965. dovršena, a nakon toga započele su žestoke diskusije o gradnji Krajiške pruge koja je trebala izbjeći Zagreb. Zbog ratnog sukoba Austrije s Njemačkom do sklapanja Austro-Ugarske nagodbe 1867. godine ne poduzima se ništa po pitanju gradnje pruga, što je izazvalo žestoko negodovanje predsjednika Zagrebačke trgovačke komore Antuna Jakića. On je ukazivao na stagnaciju gospodarstva Hrvatske zbog zastoja u gradnji željezničkih pruga.[16] Uistinu, 15. veljače 1863. godine Hrvatska dvorska kancelarija proslijedila je Ministarstvu u Beč molbu Namjesničkog vijeća Trojedne Kraljevine za trasiranje pruge od Drave preko Legrada, Koprivnice i Križevaca do Zagreba. Budući da Strossmayerov Odbor nije imao u programu gradnju ove pruge, brigu o tome preuzela je Križevačka županija. Ona je trasirala prugu

8 Isto, str. 196., Zapisnik Banske konferencije.

9 Isto, str. 196-197.

10 M. Kolar, Barun Lazar Hellenbach i Hrvatsko-ugarska nagodba 1868., *Zaprešički godišnjak*, 2011., (u pripremi za tisak).

11 B. Stulli, *Prijedlozi*, II., str. 200-201.

12 Isto, str. 204. i 206.

13 Isto, str. 291. Dosje Odbora zaključio je savjetnik Ognjeslav Utješenović Ostrožinski pod br. 1850/636 Hrvatske dvorske kancelarije u Beču. Ostrožinski je 1864. objavio studiju »Denkschrift über die Nothwwendigkeit und die Bedeutung einer Eisenbahn von Serbien nach Fiume mit Abzweigung nach Zeng, Esseg und Brod«, a 1879. u Beču »Die Naturschätze im nördlichen Croatien« u kojoj se zalaže za izgradnju Zagorske pruge zbog neiskorištavanja prirodnih bogatstava.

14 B. Stulli, *Prijedlozi*, str. 213.

15 Isto, str. 214-215., projekt je izložen u studiji »Das Donau-Adria Bahn«, Wien, 1865.

16 Miroslava Despot, *Industrija građanske Hrvatske 1860--1873.*, Zagreb: Institut za radnički pokret, 1970., str. 87.

iz svojih županijskih fondova.[17] Premda trasirana, pruga nikada nije izvedena. Hrvatska dvorska kancelarija posredstvom Ministarstva trgovine u Beču zamolila je Društvo južnih željeznica da ispuni navedeno, ali ono je već radilo na pruzi Kotoriba-Barč-Osijek s lijeve strane Drave pa prijedlog nije uzet u obzir. Spomenuto Gradsko zastupstvo 20. travnja 1863. uputilo je caru Franji Josipu žalbu u kojoj ističe da se željeznice svugdje grade, a jedini grad u »Cesarevini austrianskoj« ostao je bez obećanja da će dobiti prugu. Građani Varaždina bojali su se da će im se zbog pruga u blizini koje nisu bile povezane s gradom zatvoriti i ono malo prometa i trgovine što su još imali. Naveli su da grad Varaždin ima oko 10. 000 stanovnika i da bi ga isključivanjem iz trgovačkog prometa osudili na propast. Naveli su i da se ništa nije učinilo ni na riječnom prometu od Osijeka do Varaždina, iako je grad Varaždin još 1858. zatražio uređenje rijeke za plovidbu Dravom.[18] Hrvatska dvorska kancelarija složila se da je trasiranje pruge od Čakovca preko Varaždina i Ivanca do Lepoglave s nastavkom do Zaprešića važno, ali i istaknula da predsjednik Odbora za željeznička poduzeća u Varaždinu, Koloman pl. Bedeković nije priložio sve potrebne dokumente.[19] Ova pruga izvedena je tek 1886. godine.

Time je prekinuta prometna blokada Varaždina. No, Varaždin je sve do 1924. bio sjedište županije pa je bilo nužno njegovo povezivanja s Koprivnicom i Križevcima. Koprivnica nije bila županijsko središte, ali bila je značajna po svom položaju i statusu slobodnog kraljevskog grada s velikom samostalnošću poslije ukidanja Varaždinske krajine. Križevci su do 1886. također bili županijsko središte, ali ograničena veza Varaždina i Križevaca između kojih se isprriječio Kalnik usporavala je zajednički gospodarski razvoj. Također, pripajanje Križevačke županije Varaždinskoj skrenulo je gospodarske ciljeve drugim smjerom.

Prvi prijedlozi o izlasku Varaždina iz prometne izolacije započeli su prije Željezničke konferencije u Zagrebu 1862. godine na kojoj su prvi put izneseni vitalni interesi Trojednice za gradnju željezničkih pruga. Željeznička pruga bila je za Grad Varaždin životno pitanje pa je Gradska skupština još 11. travnja 1855. godine, u vrijeme banovanja Josipa Jelačića donijela odluku da će poduzetniku koji besplatno sagradi prugu odstupiti sva gradska zemljišta za prugu kao i za zgrade željezničke stanice.[20] Gradsko zastupstvo Varaždina 28. kolovoza 1861. uputilo je molbu Varaždinskoj županiji da se Varaždin veže na već izgrađenu željezničku prugu Zidani Most-Zagreb. Ono je smatralo da je taj zahtjev važan za životne interese grada pa je osnovan posebni odbor u kojem su bili Mato Weber, Willim Veiner, Samuel Leitner, Mato Bauer i Nikola Sablić. Gradsko zastupstvo također je smatralo velikim promašajem činjenicu da se Varaždin nije izborio da pruga Južnih željeznica prolazi kroz njega. Podnosioci prijedloga bili su mišljenja da je grad Varaždin po svom topografskom položaju i dosad bio prometni emporium, ne samo čitave Varaždinske već i čitave Križevačke županije, zapadnog dijela Zagrebačke županije te vojničko graničarskih pukovnija Sv. Jurjevačke i Varaždinske, tj. Križevačke.[21] Prvi prijedlog bio je da se pruga iz Čakovca produži do Varaždina i Ivanca jer se ondje nalaze veliki ugljenokopi, a na Macelju bogate šume. Gradsko zastupstvo smatralo je da treba izgraditi kvalitetan most preko Drave jer sadašnji drveni ne može podnijeti željeznički promet. Također je nudilo pomoć i olakšice kako bi Varaždin dobio željezničku prugu. Županijska varaždinska skupština odredila je grofa Gjuru Draškovića za predsjednika, a Kolomana Bedekovića, grofa Bombella, Josipa Pastorija, Ladislava Kukuljevića i ivanečkog župnika Štefana Vukovića da i dalje rade na ovom predmetu, kasnije preciziranom kao gradnja željeznice od Varaždina do Ivanca.[22] Odbor u Varaždinu održao je sastanak 4. prosinca 1861. pod predsjedanjem Nikole Sablića, a na njemu je odlučeno da se s upravom Južne željeznice dogovori gradnja pruge od Čakovca preko Varaždina do Ivanca ili Le-

17 Stulli, *Prjedlozi*, II., str. 305-306.
18 Isto, str. 369-370.
19 Isto, str. 388.

20 Isto, str. 95.
21 Isto, str. 87.
22 Isto, str. 91., Varaždinska skupština u rujnu i listopadu 1861.

poglave i dalje prema Zaprešiću odakle će pruga zaobišavši Medvjednicu ići u Zagreb.[23] Međutim, Ljudevit Vukotinović, veliki župan Križevačke županije, 2. siječnja 1862. godine piše u Beč Ivanu Mažuraniću, hrvatskom dvorskom kancelaru da smatra da Kaniška, tj. željeznica iz Mađarske ne treba ići do Zagreba preko Varaždina, već preko Križevaca. Mišljenja je da je veza s Mađarskom preko Križevaca gospodarski isplativija nego ona varaždinska koja je blizu štajerskim željeznicama kojima se može koristiti za izvoz sirovina i promet ljudi.[24] Na ovo Vukotinovićevo mišljenje svakako je utjecalo Gospodarsko poljoprivredno i šumarsko učilište i ratarska škola u Križevcima osnovana 1860. godine. Škola je već 1870. pokazivala povoljne rezultate u razvoju stočarstva i poljoprivrede na širem području, a završili su je i prvi šumari čija je briga bila što bolje štititi hrvatske šume od pretjerane neselekcionirane sječe.[25] Vukotinoviću je bilo stalo da Križevci budu povezani s Mađarskom i sa Zagrebom, ali ne i s Varaždinom gdje je plemstvo, preživjevši Jelačićeve reforme o ukinuću kmetstva 1848. godine, još uvijek pokušavalo naći mogućnosti za svoje uključivanje u novo kapitalističko gospodarstvo, a to nije bilo u interesu jačajućem građanskom sloju kojem je Vukotinović bio na čelu. No, Željeznički odbor grada Varaždina i županije ne odustaje od svojeg nauma te se i on 12. veljače 1862. obraća Hrvatskoj dvorskoj kancelariji s prijedlogom da se Varaždin željezničkom prugom spoji sa Čakovcem, odnosno s Ivancem.[26] Vidjevši da se i Zemaljska vlada i Hrvatski dvorski dikasterij pod pritiskom privrednika grada Koprivnice sve više zalažu za najkraću vezu Mađarske sa Zagrebom pa preko Križevaca i Zagreba prema moru, Varaždinske vlasti zahtijevale su da se bar izgradi pobočna željeznička pruga od Čakovca preko Varaždina do Ivanca gdje su bili rudnici ugljena, odnosno do Lepoglave koja se počela smatrati glavnom kaznionicom Hrvatske.

Ivan Mažuranić dugo je oklijevao s odlukom o tom pitanju, tj. da li da se odobri gradnja pruge preko Varaždina ili preko Križevaca. Odlučilo je mišljenje njegovih prijatelja Vukotinovića i Demetrovića. Za gradnju pruge preko Križevaca zalagalo se i poglavarstvo slobodnog i kraljevskog grada Koprivnice na čelu s Jankom Demetrovićem uz dodatan zahtjev-željeznica bi se morala graditi do mora jer šumsko bogatstvo graničarskih satnija kroz koje prolazi spomenuta pruga pruža veliko bogatstvo drveta što će pojeftiniti i gradnju jer će se pragovi izrađivati *in situ*.[27] Konačno je odluka i usvojena, a pruga Kaniža-Koprivnica- Križevci--Zagreb puštena je u promet 1870. godine, nakon što je Hrvatsko-ugarska nagodba zagarantirala dominaciju Mađarske u željezničkim pitanjima. Glas Varaždina bio je ugušen, a to je svakako utjecalo na međusobne odnose Varaždina i Križevaca. Spomenuta dva grada zbog ove pruge dugo nisu mogli izgladiti odnose. U međuvremenu došlo je do bečke krize 1873. koja je potrajala do 1886. godine.[28] Uslijed krize propao je dio veleposjeda u Hrvatskom zagorju, a plemstvo je uglavnom prestalo biti gospodarski faktor.

Na Željezničkoj konferenciji u Zagrebu 1862. godine spomenuto je i povezivanje, ali su zbog skupoće izgradnje pruge preko gorovitih predjela Kalnika ti zahtjevi bili neosnovani. Varaždinci su željeli što skorije povezivanje s morem, prisjećajući se stare trgovine iz vremena »ostataka Hrvatske« koja je Varaždinu omogućila veliko bogatstvo. Pomišljalo se na povezivanje s Mađarskom, a još više sa Slavonijom, tj. na zeleno-plavu magistralu. Da bi se zatomili zahtjevi Varaždina, Ministarstvo trgovine u Beču posredovanjem Hrvatske dvorske kancelarije 10. srpnja 1862. dodijelilo je Varaždinskom željezničkom odboru koncesiju za gradnju željeznice od Čakovca preko Varaždina

23 Isto, str. 95.

24 Isto, str. 96., Hrv. državni arhiv, Dvorska kancelarija, Pr. 12-1862.

25 Gustav August Vichodil, *Historički nacrt o postanku i razvitku kr. gospodarskog i šumarskoga učilišta u Križevcih u razdoblju od 1860 -1885.*, Zagreb, 1885., str. 32.

26 Stulli, *Prijedlozi,* II., str. 96.

27 Isto, str. 100. Ovu predstavku potpisao je Janko Demetrović, predsjednik Željezničkog odbora slobodnog i glavnog grada Koprivnice, navedeni su svi gospodarski sadržaji Koprivnice i okolice, istaknuto je da je već i dosad Dravom i Dunavom u Teteny otpremljeno preko 2,000.000 francuskih duica i da bi odvoz drva iz koprivničkog Podravlja bio jeftiniji željeznicom.

28 Rudolf Bićanić, Agrarna kriza u Hrvatskoj 1873-1896., *Ekonomist,* 1937.

do Ivanca i Lepoglave pod uvjetom da izgradnju mora dovršiti u roku od jedne godine. No, pruga je puštena u promet tek 5. listopada 1890. godine.

Kroz Križevce 1870. godine prolazi mađarska pruga Zákány-Zagreb

Na željezničkoj konferenciji u listopadu 1862. godine raspravljalo se o važnosti priključivanja Križevaca na željezničku prugu.

Pola godine prije spomenute konferencije u opozicijskim novinama »Pozor« izašao je članak koji je naglašavao potrebu priključivanja Križevaca željeznici.[29] Autor članka je nepoznat, ali vjerojatno je riječ o Ljudevitu Vukotinoviću-Farkašu, velikom županu Križevačke županije u ono vrijeme.

Članak glasi: »Njetko je ovih danah iz Križevacah pisao u ‚Agramet Zeitungu!' da je naravski, da čovjek piše ‚pro domo suo.' Dabome, pa ću i ja pisati ‚pro domo mea', jer mi njekako savjest tu dužnost nalaže, te vidim bjelodano, da neće samo ‚pro domo sua', nego za mnoge i mnoge kuće, mnogo i premnogo sela, da i za ciele predjele velike i čitave pokrajine pisati.

Da skratimo uzalud riečih idemo odmah na stvar. Kad se željeznica gradi, treba gledati ne na korist pojedinacah ne na korist poduzetnikah, ne na korist mimogrednu, za sad illi za koji dan samo trajuću, nego treba se obzirati na uvjete gospodarsko-obrtne, na koristi državno-trgovačke, nas odnošaje političke, jer željeznice ne grade se za sadašnjost, nego za dugu budućnost; željeznicah dakle treba ondje, gdje se ljudi temeljito mogu nadati podignuću svoga materijalnoga stanja, gdje ima jakosti još spavajuće,-a to su uobće naše pokrajine na istoku.

Linija željeznička iz Legrada na Koprivnicu, odanle preko Sokolovca na Carevdar i Križevce, odtuda izpod sela Carikragj[30] za Repčinec, Gjivan, Vrbovce, Lonjicu, Gračec, Božjakovinu, Dugasela, Sesvete u Zagreb, takova je linija, koja svakovrstnomu zahtievanju odgovara štono ga može staviti trgovac, gospodar, domorodac i isti poduzetnik. Tko dandanas hoće da gradi kod nas željeznice sa svestranom korišću, on mora potražiti onakve okolice, koje u sebi imadu klicu budućnosti, zemlje onakve, koje mogu pružiti hrane kakove treba, toli životne sile kao što je željeznica; nove zemlje, novi puci, nove okolice, novi izvori, novi savezi. Naše ciele domovine budućnost, jakost i prosvjetanje leži u plodnosnih ravninah naših, leži u Krajini, leži u sretnom riešenju odnošajah preko Une, leži u što skorijem savezu sa Slavonijom; to će svatko uviditi, tko oči hotimice ne zatvara, da nam ne treba držati na Štajer, ni na zapad, nego sve na iztok, do Save, preko Save i sve dalje; jer na zapadu su ine svrhe kao težnje za trgovinu i drugi puti za promet. Željeznica, koja bi se od Legrada preko Križevacah vodila u Zagreb, presjekla bi našu domovinu u sredini i pošla bi baš samim plodnimi, žitom, sjenom, drvi i vinom bogatim okolišem; vina ima Koprivnica, Kalnik, Raven, Dubovec, Preseka, Kupinec, Lovrečina, Negovce, Rakovec, sv. Brcko i sv. Martin; šumah prekrasnih ima Krajina gjurgjevačka i križevačka, Križevec, Vrbovec i Kraljevec; livadah i poljah sve sa okolo ravnih, dokle oko dopire, livadah osobito s izobilju i hljeba, dosta: Svega je bog da predjelim ovim, samo rukuh neima dosta za obradjivanje prostranih zemaljah, neima obrti, neima vrednosti ni za polje, ni za šumu. Ciela je okolica ravna, oko gdje koje brdašce izuzmemo kod Sokolovca i Lepavine-cieli je ostali prostor takav, da nećeš naći kamena pa da što za nj platiš; zapriekah neima nikakovih na cielom putu, jer je sve sama ravnica. U obziru gospodarsko-obrtnom postignuti će ciela zemlja križevačkom željeznicom velik dobitak, jer će prokrčiti nov put u nove plodovite okolice, koje su dosad manje više zanemarene bile. Iz gledišta državno-trgovačkoga dobit će domovina zato što smjerenje trgovine i prometa u obće odavno teži da se savez medju iztokom i to najkraći savez otvori do mora, i to baš u onoj strani naše zemlje, gdje se imade razvitku i napredku proizvodnih silah nadati. Dopušćamo, da bi koristno bilo, da se i na Varaždin i odanle preko ravnicah ili bolje da rečemo tisnih dolinah uz Lonju provuče željeznica, ali kad tko pita koja je linija koristnija i prešnija, onda se mora svakako kazati da okolice

29 »Željeznica za Križevce«, *Pozor,* 3., br. 8., 11. I. 1862.
30 Danas Carigrad.

koprivničko-križevačke božjakovečke; jer okolice prije napomenute nemogu se u ničem uzporediti sa stražnjimi. Mora se gledati i na krajinu belovarsku, koja će željeznicom križevačkom oživjeti; mora se obzir uzeti i na važnost strategičku, imamo okom svrnuti još osim toga i na gospodarsku učionu u Križevcih, jedan od najvažnijih zavodah za cielu našu domovinu; ova će učiona biti svietu otvorena pa time mnogo više djelovati. Ako napokon uzmemo i korist poduzetničku, to možemo reći, da će ih željeznica ovuda vodjena mnogo manje stati nego igdje drugdje, jer su zemljišta u ovoj okolici posvuda vrlo jeftina, goleme šume dati će puno blizoga, dobroga i jeftinoga gradiva, a županije i svi posjednici biti će poduzetnikom na ruku. U tu svrhu konstatiramo da se je u Križevcih odbor pod načelničtvom Vel(ikog) župana križevačkog,[31] koji će u tom nastojati, da se želja Križevčanah ispuni. Križevčani nemisle, da bi im se mogla kakova sebičnost predbaciti, jer te njihove ideje, čine nam se posve zdrave, svrsi shodne i za cielu domovinu, pače za cieli trgovački sviet vrlo probitačne. Plodne prediele otvoriti prometu i držati se bliže iztoku, to je zadaća naša.«

Iz ovog teksta očito je da se pruga preko Križevaca željela usmjeriti prema istoku, u područje križevačke i đurđevačke Vojne krajine. Autoru članka manje je važna gradnja pruge prema Varaždinu, ali smatra da bi ona bila korisna. Zanimljivo je da se razmišljalo o trasi križevačke željeznice od Legrada, tada važnog trgovišta na granici s Mađarskom do Križevaca, a mogućnost prolaženja pruge kroz Koprivnicu uopće se ne spominje.

Za gradnju pruge preko Križevaca zalagalo se i Poglavarstvo slobodnog i kraljevskog grada Koprivnice na čelu s Jankom Demetrovićem.[32]

31 Ljudevit Farkaš-Vukotinović (Zagreb, 1813-Zagreb, 1893) bio je vojni zapovjednik u Križevačkoj županiji 1848. godine, a od 1861. do 1867. godine i veliki župan Križevačke županije.

32 Ovu predstavku potpisao je Janko Demetrović, predsjednik Željezničkog odbora slobodnog i glavnog grada Koprivnice. Navedeni su svi gospodarski sadržaji Koprivnice i okolice i istaknuto je da je dosad Dravom i Dunavom u Teteny otpremljeno preko 2,000.000 francuskih dužica za izradu bačvi, kao i da bi odvoz drva iz koprivničkog Podravlja do mora bio jeftiniji željeznicom.

Trebalo je čekati još punih osam, odnosno dvanaest godina da krene prvi vlak od Koprivnice do Rijeke, najbližeg grada srednjoj Europi. Važnost Rijeke shvatili su i vlasnici Južne željeznice koji su, zaprepašteni izgradnjom ugarske pruge, 1873. godine izgradili i prugu od Sv. Petra u Istri do Rijeke. Zahvaljujući toj pruzi Rijeka je izravno povezana s Trstom. U to vrijeme još je postojala Križevačka županija, ali se prisutstvo njenih zastupnika, osobito plemića, u Hrvatskom saboru i u zajedničkom parlamentu u Pešti sve manje osjećalo. Nestali su zahtjevi Varaždina za gradnjom pruge jer se u njemu koncentriralo zagorsko plemstvo, već poprilično osiromašeno defeudalizacijom i promašenim pokušajima plasiranja novca dobivenog za urbarsku odštetu u neprovjerene dionice ili loše osmišljena poduzeća. Jedno od takvih neprofitabilnih poduzeća bilo je »Slanje« u kojem je postojala sirovina, ali nije postojala mogućnost da se prerađeno drvo izvozi željeznicom.[33] Plemstvo bez kmetova i bez novca nije moglo platiti nadničare zbog čega je došlo do ubrzanog procesa osiromašenja plemstva u Hrvatskom zagorju. Plemstvo počinje rasprodavati dijelove svojih posjeda, a nerijetko se odlučuju i za potpunu likvidaciju.

Iz voznog reda željeznice Budim-Rijeka vidimo da je vlak iz Budima kretao u 21 sat uvečer, a u Žákány stizao u 6 sati ujutro. U Žákányu se moglo presjedati za Barcs, Mohač i Osijek. Spomenuti vlak je dolazio u Križevce u 8 sati i 5 minuta, zaustavljajući se samo u Drnju, Koprivnici i Lepavini. Do Zagreba mu je trebalo još dva sata jer se zaustavljao u Gradecu, Vrbovcu, Božjakovini, Dugom Selu i Sesvetama. Prema tome, nije mu trebalo mnogo više nego današnjem putničkom vlaku. Vlak je imao tri razreda.[34] Prioritet Mađara nakon sklapanja Austro-ugarke nagodbe bio je gradnja željezničke pruge od Mađarske do Rijeke, izvoznog emporija. Mađari su upravljali Rijekom zahvaljujući Riječkoj krpici kojom su spriječili miješanje Banskog odbora, odnosno Zemaljske vlade u prometovanje željeznicom do Rijeke, a spomenutu željezničku prugu čak su upisali u

33 Ružica Vuk, Ludbreška Podravina, Magistarski rad, Zagreb, 2002.

34 Danas Carigrad.

gruntovnicu mađarskih željeznica. Odmah su počeli graditi prvi most preko Drave koji je zbog potreba 1880. godine oslabio. Umjesto njega izgrađen je novi most za dva kolosijeka koji je pušten u promet 1891. godine. Oba kolosijeka granala su se u Botovu, jedan je vodio do Gyekenyesa, a drugi do Zákánya, kao i stari kolosjek izgrađen 1870. godine. Tek 15. studenoga 1894. godine u promet je puštena izravna veza Budimipešta-Dombovar--Kapošvar-Gyekenyes. Njome je skraćeno vrijeme putovanja jer Žákány više nije bio obavezna stanica Društva južnih željeznica. Pruga je dobila status pruge prvog reda, bila je najvažnija pruga za izlaz Mađarske iz kontinentalne izolacije[35] i najkraća pruga od srednje Europe do Jadranskog mora. Na temelju podataka o osoblju na željeznicama od 1886. do 1918. godine možemo zaključiti da su na pruzi sve vodeće službe obavljali Mađari. Godine 1886. predstojnik u Križevcima bio je Gustav Olofson, a činovnici Antun Weiss i Guro König. Godine 1887. i 1888. poglavar je bio Dragutin Helfmann, činovnik Antun Holzman, a prometni vježbenik Hugo Gratzl. Isti poglavar bio je na dužnosti i 1889. godine, a kao činovnici radili su Alexander Rakoczi i Koloman Wagner. Godine 1890. postavnik je bio Karl Helfmann, činovnik Antun Holzmann, a prometni vježbenik opet Hugo Gratcl. Helfmann je bio upravitelj i 1891., 1892., 1893. i 1894. godine. Godine 1891. činovnik mu je bio David Rosenberg, a 1892., 1893. i 1894. Eugenije Seres. Žiga Stern bio je upravnik 1895. godine, a činovnici Béla Sebök i Bernat Bleier. Godine 1896. upra-vnik je Dragutin Helfmann, a Bernata je na mjestu činovnika zamijenio Samuel Weiss. Isti upravnik bio je na željeznicama i 1897. godine, a činovnici Imro Györfy i Eduard Beck. Godine 1898. upra-vnik je opet Dragutin Helfmann. Zaposleni su i isti činovnici, samo što je Györfy promijenio ime u Mirko, a Beck u Slavoljub. Sljedeće godine glavar je još uvijek Dragutin Helfmann, a činovnici Desider Mayersberg, Rudolf Sturmann i Bela Farkas. Promet je očito bio jak pa su ga trebale nadgledati četiri osobe. Godine 1900. Farkasa smjenjuje Géza Weiner. Sljedeće godine glavar je još uvijek Helfmann, a činovnici Weiner, Josip Pollak i Koloman Mészáros. Godine 1902. Pollaka smjenjuje Arnold Schön. Sljedeće godine na stanici radi pet osoba-Helfmann i činovnici Arnold Schön, Josip Schrenk, Julio Békesi i Josip Bellak. Godine 1904. i 1905. na stanici rade Helfmann i Arnold te Ljudevit Nyitrai i Ljudevit Wolf, a mjesto liječnika nije popunjeno. Sljedeće godine osoblje je isto, samo što Schrenka zamijenjuje Aladar Vargha. Helfmann i Wolf vrše službu i 1907., a novi činovnici su Vilim Fisch, Ivan Knezić i Imre Ködvesdi. Očito je da je osoblje na stanici ponovno uvećano za jednu osobu. Godine 1908. sastav je isti, samo što je Kneuić premješten u Zagreb. Sljedeće godine poslovanje u Križevcima vode samo Hlffmann i Fisch, a 1911. i 1912. poglavarem željezničke stanice u Križevcima navodi se Rudolf Majsch, a činovnikom Vilim Frisch. Osim ove dvojice, 1913. godine navode se Matija Revecz i Hinko Neuman. Zbog pojačanog prometa 1914. i 1915. godine, osim glavara Rudolfa Majscha, zaposleni su i činovnici Vilim Fisch, József Purgarić, Sandor Surdi te zapisničar Károly Járányi. Godine 1916. promet je povećan pa u Križevcima radi sedam činovnika: glavar Majsch i činovnici Ferencz Mihovics, Alajos Rastovski, Sandor Surdi, Frigyes Kurcz, Lászlo Schwerer i Antal Paczona. Isto osoblje radi i 1917. godine, samo što su umjesto Mihovicsa i Rastovskog upisani Kálmán Wagmann i Mavro Popper. Kraj Prvoga svjetskog rata željeznička stanica dočekala je s glavarom Rudolvom Majschem te činovnicima Wagmannom, Surdijem, Schwererom, Paczonom i Istvánom Ráczom. Često mijenjanje zaposlenika navodi na zaključak da su glavari stanice bili povjerljive osobe, za razliku od činovnika koji su često mijenjani. Od 1893. do 1895. godine službu željezničkog liječnika u Križevcima vrši dr. Vilim Peičić, a od 1896. do 1904. godine dr. Josip Derenčin. Na mjestu liječnika 1906. godine je dr. Koloman Wunderlich koji liječničku službu obavlja i 1907. godine. Od sljedeće godine ne zapošljavaju liječnike, a zdravstveni savjetnik i nadzornik u

35 Ljudevit Farkaš-Vukotinović (Zagreb, 1813-Zagreb, 1893) bio je vojni zapovjednik u Križevačkoj županiji 1848. godine, a od 1861. do 1867. godine i veliki župan Križevačke županije.

zagrebačkoj upravi od 1908. do 1918. godine je dr. Vladimir Katičić.

Većina odluka donesenih prije Austro-ugarske nagodbe 1867. godine postala je nevažeća i Ugarska je imala monopol u gradnji željeznica u Hrvatskoj i Slavoniji. Kraljevska ugarska željeznica nakon puštanja u promet željeznice na trasi Žákány-Zagreb 1873. godine otvara prugu od Dalja do Broda na Savi 1875. i dalje do Zemuna 1883. godine.[36] Spomenuta pruga trebala je Mađarima olakšati pristup do Bosne.

Međutim, Društvo južnih željeznica i Kraljevska mađarska željeznica na putu do svog cilja nisu mogli mimoići Zagreb. To je bilo presudno da se Zagreb, zahvaljujući svojim smještajnim kapacitetima, pretvori u trgovačko i željezničko raskršće i središte. Mađari nisu planirali razvoj Zagreba pa im je trebalo nekoliko godina da ga prihvate i ondje 1892. godine izgrade prekrasan kolodvor u stilu mađarske secesije. Beč je sve pruge, izuzev pruge Zidani Most-Zagreb-Sisak, prepustio Mađarima koji su gradili i davali koncesije prema odluci mađarskog Ministarstva trgovine, nastojeći što duže odgoditi povezivanje krajiškog teritorija. Razlog tome vjerojatno je strah od ponavljanja 1848. godine koji je doveo do toga da se Podravska pruga gradila lijevom obalom Drave, a njena gradnja desnom obalom se usporavala.[37]

Svi vlakovi u banovinskoj Hrvatskoj prolazili su kroz Zagreb. To se nije svidjelo krajišnicima koji su silom htjeli zaobići Zagreb i izgraditi željeznicu od Siska do mora kroz krajiško područje. No, Zagreb je imao sreće što su kroz njega prolazile spomenute pruge i što je bio bansko sjedište te kulturno i prosvjetno središte zemlje. Zbog dobrog položaja i udaljenosti od granica, što je još shvatio Pavao Riter Vitezović, Zagreb je počeo preuzimati i ulogu prometnog središta autonomne Hrvatske. Zahvaljujući tome Zagreb postaje kulturni i prosvjetni, prometni i gospodarski centar Hrvatske, a veliki značaj dobiva i u financijskoj i industrijskoj politici.

Izgradnjom riječke željeznice Mađari su nominalno stupili u »željeznički« posjed čitave Hrvatske i Slavonije. Car Franjo Josip dao je Mađarima dozvolu za gradnju pruge Zákány-Zagreb odmah nakon sklapanja Austro-ugarske nagodbe, tj. 29. prosinca 1867. godine. Sklapanjem Hrvatsko-ugarske nagodbe Hrvatski sabor donio je čl. XII. kojim je započeo otkup zemljišta i reambulaciju pruge. Rezultat toga je pruga do Zagreba izgrađena 1870. godine u dužini od 103, 074 kilometara. Godine 1873., nakon što je pruga Zagreb-Karlovac otkupljena od Južnih željeznica izgrađena je i pruga do Rijeke. Spomenuta pruga Zákany-Rijeka nije se vezivala s prugom Južnih željeznica. Mađari su otkupili dionicu Zagreb-Karlovac izgrađenu 1865. godine i tek tada nastavili gradnju pruge prema Rijeci. Postojale su dvije posebne uprave i dva kolodvora u Zagrebu, južni kolodvor Južnih željeznica i mađarski kolodvor koji je u početku imao jednostavnu zgradu nalik onoj u Koprivnici i Križevcima. Te zgrade su u funkciji i vlasništvu željeznice i danas, a Koprivnica je 1910. godine dobila novu staničnu zgradu, što je dokazalo njenu važnost kao željezničkog raskršća prema Osijeku.

Uslijed krize 1873. godine Austro-Ugarska je obustavila daljnju gradnju željezničkih pruga i cesta. Poticaje za gradnju novih željezničkih pruga preuzeli su lokalni interesenti: trgovci, industrijalci i veleposjednici pri čemu su interesi plemstva uzmicali pred interesima trgovaca i industrijalaca, odnosno poduzetnika.

Zajednički interes Beča i Pešte bio je dolazak željeznice na vrata Bosne i Hercegovine, područje bogato sirovinama i jeftinom radnom snagom. To je ostvareno 1879. godine izgradnjom pruga do Slavonskog Broda. Pruge u Bosni građene su kao uskotračne što je ukazivalo na činjenicu da se prostor Bosne i Hercegovine ne želi uklopiti u jedinstveni željeznički sistem Austro-Ugarske Monarhije.

36 Ovu predstavku potpisao je Janko Demetrović, predsjednik Željezničkog odbora slobodnog i glavnog grada Koprivnice. Navedeni su svi gospodarski sadržaji Koprivnice i okolice i istaknuto je da je dosad Dravom i Dunavom u Teteny otpremljeno preko 2,000.000 francuskih dužica za izradu bačvi, kao i da bi odvoz drva iz koprivničkog Podravlja do mora bio jeftiniji željeznicom.

37 Ružica Vuk, *Ludbreška Podravina*, Magistarski rad, Zagreb, 2002.

U krugovima Beča i Pešte neprestano se isticala prometna važnost Hrvatske, a zapostavljali ostali resursi raspoloživi ovim središtima, npr. prirodne sirovine i radna snaga.

Izgradnja sporednih i horizontalnih pruga s posebnim osvrtom na Križevce i Varaždin

Pritisak na gradnju vodoravnih poveznica u Hrvatskoj bio je sve veći, osobito krajem 19. stoljeća. Iako su vertikalne pruge Beč-Trst i Budimpešta-Rijeka zadovoljavale dva spomenuta središta Austro-Ugarske Monarhije, krajem 19. stoljeća, nakon povezivanja Vojvodine sa Slavonskim Brodom dolazi do potrebe gradnje novih pruga zbog velikog interesa obiju država za Bosnu. U vrijeme dinastije Obrenovića u Srbiji sve veću ulogu igra srpski kapital. Mnogi Srbi, većinom ugledni trgovci i visoki činovnici Zemaljske vlade u Zagrebu, potiču sve jače vezivanje hrvatskog gospodarstva za Kraljevinu Srbiju. Kad su Karađorđevići 1903. godine preuzeli vlast u Beogradu, nastojanja za povezivanjem su prekinuta, ali ne trajno. Baroš, ugarski ministar Trgovine i saobraćaja, dao je dozvolu za izgradnju željezničkih pruga koje bi povezivale Hrvatsku i horizontalno pa su se intenzivno počele graditi vicinalne (lokalne) željezice. Davanje koncesija i prikupljanje sredstava za gradnju od lokalnih zajednica bila je važna djelatnost privrednika na prijelazu stoljeća.

Pogubna mađarsko-bečka prometna politika utjecala je na razvoj pojedinih oblasti i mjesta, stvarajući veliko nezadovoljstvo. Ono je bilo na vrhuncu 1903. godine na području Kunovca gdje se, u odnosu na stanovništvo u susjednoj Mađarskoj, osjećala neravnopravnost nekih mjesta u priključivanju pruzi. U usporedbi s gradnjom glavnih pruga prvog reda, gradnja horizontalnih pruga izazvala je pomutnju. Županijska središta i gradovi su se međusobno dogovarali, izrađivali nacrte, dobivali koncesije za izgradnju, ali u konačnici bi se izvedba izmijenjala ili ne bi ni došlo do nje.

Nastavak pruga prema istoku tekao je poprilično otežano jer se nije znalo što će biti s Bosnom. Osim toga, 1872. je najavljeno, a 1882. godine i provedeno spajanje Vojne krajine s civilnom Hrvatskom. Pruge se na spomenutom području grade dobrim dijelom iz sredstava Krajiške zaklade. Godine 1892. bilo je moguće željeznicom doputovati iz Zagreba do Zemuna, a do Novske se moglo doći preko Siska ili Dugog Sela. Pruga do Zemuna u vlasništvu Mađarske otvorena je 1907. godine kao mađarska državna pruga, dok je sisačka pruga bila u vlasništvu Društva južnih željeznica sve do 1923. godine. Za ove dvije pruge od Zagreba do Novske važili su različiti propisi pa i cijene.

Davali su se mnogi prijedlozi, često mijenjani u interesu nekolicine ljudi. To je Beču omogućilo da s Hrvatskom radi što želi. Dana 1. listopada 1862. godine rano ujutro tiho je prošao prvi vlak od Siska do Zagreba i Zidanog Mosta. U Zidanom Mostu putnici su presjeli na vlak koji je išao linijom Beč-Trst. Beč je shvatio da Monarhiju treba podijeliti na dva dijela. Jednim dijelom vladali bi Mađari, a drugim Beč. Do toga je došlo 1867. godine bez pristanka Hrvatske, a godinu dana kasnije Bečki dvor prisilio je Hrvatski sabor da pristane na spomenutu podjelu i da se gospodarstveno i financijski podredi Mađarskoj. Mađari su Nagodbu obilato iskoristili, iskorištavali su hrvatske šume za podmirenje velikih troškova koje su imali zbog modernizacije mađarske države, a istovremeno zanemarivali hrvatsko područje. Bili su mišljenja da je Hrvatska dovoljno dobila gradnjom pruge preko Zagreba do Rijeke i pruge Dalj-Brod na Savi koja je omogućila eksploataciju Bosne i Hercegovine. Hrvatsko-ugarska nagodba bila je sve samo ne ugovor kojim bi Hrvatskoj bio omogućen ravnopravni gospodarski razvitak. Naime, Mađari su znali iskoristiti loše odredbe Nagodbe u svoju korist, a željezničkim tarifama i skupim kartama zarađivali su i na željeznicama kroz Hrvatsku.

U periodu od 1880. do 1918. godine u Hrvatskoj je sagrađeno više od tisuću kilometara vicinalnih željezničkih pruga koje su trebale poboljšati gospodarstvo Hrvatske. Odluku o gradnji ovih pruga isključivo je donosilo ugarsko Ministarstvo trgovine, a utjecaj Beča bio je minoran.

Varaždin i Križevci, nekoć dva slavna županijska središta, ostala su željeznički nepovezana do danas.

Punih 25 godina, tj. od 1860. do 1886. godine, Varaždinci, stanovnici važnog trgovačkog i prometnog mjesta na desnoj obali Drave, morali su putovati kočijom ili pješice deset kilometara do Čakovca ili Kotoribe da bi sjeli na vlak kojim se preko Zidanog Mosta moglo stići do Zagreba. Na spomenuto putovanje gubila su se čak dva dana. Veza Varaždina sa Zagrebom bila je otežana, a to se odrazilo i na gospodarstvo Hrvatskog zagorja. Željeznička veza Varaždina sa Zagrebom, kao i veza s 40 kilometara udaljenom Koprivnicom, bila je predmet mnogih novinskih članaka i velika želja Varaždinaca.

No, gospodarski subjekti i vizionari borili su se za povezivanje Varaždina s Rijekom glavnom prugom.

Na željezničkoj konferenciji u Zagrebu 1862. godine nije se mnogo govorilo o povezivanju Varaždina i Križevaca. Sve oči bile su uprte na povezivanje s morem i na povezivanje Zagreba sa Slavonijom, tj. na Zeleno-plavu magistralu. Svi interesenti podnijeli su svoje prijedloge, pa i Varaždin, ali on uopće ne spominje potrebu izgradnje željezničke pruge Varaždin-Križevci. Prijedlozi su izneseni i da bi ugušili zahtjeve i nezadovoljstvo Varaždina. Ministarstvo trgovine u Beču posredovanjem Hrvatske dvorske kancelarije 10. srpnja 1862. godine dodijelilo je varaždinskom Željezničkom odboru koncesiju za gradnju željeznice od Čakovca preko Varaždina do Ivanca i Lepoglave pod uvijetom da izgradnju željeznice dovrši u roku od jedne godine.

Osamdesetih godina shvaćen je značaj velikog prirodnog bogatstva u rudnicima i termalnim vodama u Hrvatskom zagorju, kao i agrarna prenaseljenost koja se može riješiti izgradnjom »Zagorske željeznice«. Naročitu aktivnost u izgradnji željezničke pruge pokazao je grof Artur Nugent koji u Zagrebu osniva »Hrvatsko-slavonski željeznički konzorcij«. Godine 1869. i opet 1870. s grofom Rikardom Sermageom i Imrom Josipovićem traži dozvolu za gradnju »Zagorske pruge« od Čakovca preko Varaždina i Ivanca do Zaprešića.[38] Godine 1871. odobrena im je predkoncesija za spoj od Čakovca preko Donje Lendave do zapadne Ugarske. No, taj projekt nije zaživio zbog stečaja Nugentovog društva. Godine 1870. dozvolu za Zagorsku željeznicu traži i barun Lazar Hellenbach s grofovima Markom Bombelom i Belom Festetićem. Ferdinand Inkey, rasinjski vlastelin, 1870. godine također dobiva odobrenje za predradnje na pruzi od Koprivnice do Bjelovara i Kutine te Novom Marofu.[39] Međutim, mađarski poduzetnici nisu htjeli iz svojih ruku ispuštati ovu »zlatnu žilu« koja je ukazivala na postojanje velikog rudnog bogatstva na području Zagorja pa su Imri Josipoviću, dugogodišnjem hrvatskom ministru u mađarskoj vladi pomogli osnovati poduzeće za gradnju pruge Čakovec-Varaždin-Zaprešić. Pruga je puštena u promet 4. rujna 1886., a iste godine otvorena je i pruga Zabok-Krapina. Pruga Varaždin-Lepoglava otvorena je 1886., a pruga Lepoglava-Golubovec 1890. godine. Riječ je o slijepim prugama građenim zbog rudnika. Tim prugama uglavnom su riješeni prometni problemi Hrvatskog zagorja. Te tipične lokalne pruge bez mogućnosti vožnje brzih vlakova bile su loše građene i s mnogo zavijutaka. One su dale polet privredi Hrvatskog zagorja, ali od nje su imali korist samo Imre Josipović i mađarski dioničari.

Borba između Varaždina i Križevaca za »Mađarsku prugu« bila je žestoka. Spomenuta dva grada postali su konkurenti, a to je ostavilo traga i na njihovim međusobnim odnosima. Pitanje je riješeno 1870. godine prugom koja je prolazila od Žákánya do Koprivnice i Zagreba, a 1873. godine i do Rijeke. Mađari su smatrali da su izgradnjom ove pruge zadovoljili svoje potrebe za željeznicom, ne vodeći brigu o lokalnim, županijskim interesima. Željezničko povezivanje Križevaca s Varaždinom u to vrijeme olakšalo bi njegov položaj. Varaždinci su se uzalud pozivali na 17. i 18. stoljeće, vrijeme »ostataka Hrvatske« i cestu koja je išla od Štajerske preko Varaždina do sjevernog Jadrana.

Mađari nisu htjeli pomoći u održanju i jačanju tankog plemićkog sloja koji je do 1848. go-

38 Igor Karaman, *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941).* Zagreb: Naprijed, 1991., str. 157.

39 Isto, str. 158.

dine uporno čuvao državnost i povijesnu baštinu Hrvatske. To dokazuje politika bana Khuena Hédervárya i činjenica da je u Hrvatski sabor po svom položaju ušlo svega nekoliko domaćih veleposjednika. Križevci su godinama ukazivali na važnost povezivanja njihovog područja s Varaždinom za koji ih je vezala povijesna baština starih županija, ali i struktura stanovništva. Zbog povijesnih razloga to su povezivanje priželjkivali mnogi, a predvodio je ostatak plemstva te starosjedioci Križevčani koji su imali rodbinu u Varaždinu ili su bili vezani za ovaj grad poslovnim vezama. Veliku ulogu imalo je i školstvo jer su humanističke škole Varaždina i križevačka ratarska škola davale kadrove potrebne za poljoprivredu.

Pruga sagrađena 1870. godine potaknula je industrijalizaciju Križevaca i Koprivnice. Obećavalo se i da će se izgraditi krila od Varaždina preko Križevaca do Bjelovara i od Varaždina preko Koprivnice do Virovitice. Međutim, oba programa realizirala su se vrlo sporo.

Velika promjena trebala je nastupiti odlaskom mađaronskog bana Karla Héderváryа, ali negov nasljednik, ban Teodor Pejačević nastavio je vladati po Khuenovom sistemu. U Hrvatskoj je započeo proces industrijalizacije, pojavila se financijska elita koja je započela ulagati u trgovinu i industriju i preuzimati veleposjede te ih usitnjavati i rasprodavati. Proces je ponajviše zahvatilo Hrvatsko zagorje, ali osjetio se i u Križevcima. Nakon 1873. godine nastupilo je posve novo doba u kojem dominira strani kapital i tržišna privreda, a materijalno onemoćalo domaće plemstvo ima sve manji politički značaj. Veliku ulogu u tom periodu odigrali su Židovi iz Mađarske. Mađari su priželjkivali njihov prelazak preko Drave i Mure jer su se nadali da će zadržati dominantna privredna poduzeća u svojim rukama. Godine 1873. odlukom Hrvatskog sabora Židovi su potpuno izjednačeni u materijalnim pravima s ostalim stanovništvom u Hrvatskoj, što dovodi do naglog dolaska Židova u Hrvatsku. Oni su na temelju spomenute odluke mogli kupovati nekretnine i zemlju, graditi tvornice, voditi banke i štedionice te ulaziti u gradska zastupstva. Izgradnja željezničke pruge i povezivanje Hrvatskog zagorja s Međimurjem, koje je 1860. godine ponovno došlo pod mađarsku vlast, povezivanje Međimurja sa srednjom Europom i sa Zagrebom kao privrednim središtem Hrvatske postao je imperativ i pruga je izgrađena 1886. godine.

Gradnja zagorske pruge odgođena je za neka bolja vremena jer se smatralo da bi ta pruga oslabila promet na prugama Južne željeznice i mađarske pruge. Tek je 1886. godine došlo do povezivanja Varaždina sa Zagrebom. Jeftina radna snaga i velika nezaposlenost Hrvatskog zagorja poticali su gradnju ove pruge dužine 90 km u izvedbi mađarskog dioničkog društva na čelu s hrvatskim ministrom Josipovićem. Pruga se u Zaprešiću vezivala na prugu Južnih željeznica, bila je loše građena i imala nepotrebne zavoje ali, usprkos tim manjkavostima, stanovništvu je donijela zaposlenje, oživjela rad rudnika i omogućila svakodnevni odlazak viška radne snage iz Zagorja u Zagreb.[40]

Pruga Križevci-Bjelovar-Garešnica-Đurđenovac

Križevci su s Bjelovarom, svojim županijskim središtem, željeznicom povezani 1894. godine.

Ideja željezničkog povezivanja Križevaca s Varaždinom i Bjelovarom dugog je vijeka. Međutim, kriza u razdoblju od 1873. do 1886. godine ograničila je gradnju željezničkih pruga od Mađarske. Nakon izgrađene pruge Dalj-Brod iz strateških razloga nastao je veliki zastoj u gradnji pruga. Pruge koje bi olakšale uvoz i izvoz roba i sirovina bile su nužne pa je Zakonskim člankom XXXI. iz 1880. i Zakonskim člankom IV. iz 1888. godine uređena gradnja vicinalnih željeznica u ugarskom dijelu Monarhije i u Hrvatskoj. Tome su doprinijeli i zajednički napori države i privatnih poduzetnika. Bogato područje Moslavine privuklo je strane ulagače. Godine 1894. počela se graditi pruga Križevci-Bjelovar kao etapa duge i velike pruge koja je trebala prolaziti brdovitim područjima između Drave i Save do Dunava, ali ona nikad nije dovršena. Aleksander Wekerle, ugarski ministar tr-

40 Ivan Očak, *100 godina Zagorske pruge*, Varaždin, 1986.

govine sklon gradnji vicinalnih željeznica, izdao je 1892. godine dozvolu za gradnju pruge od Osijeka do Našica, a ubrzo i pruge Križevci-Bjelovar.

Naime, Bjelovar je nakon razvojačenja 1872. godine postao hipotekarno središte čitavog područja pa se počelo ozbiljno promišljati o gradnji pruge Križevci-Bjelovar. Mađarska vlada nije bila izravno zainteresirana za gradnju spomenute pruge pa su se dugo tražili financijeri. Barun Ljudevit Ožegović oko 1890. godine podnio je ministru trgovine u Budimpešti molbu za gradnju pruge Križevci-Sv. Ivan Žabno.[41]

Međutim, do 1886. godine kad su spojene Bjelovarska i Križevačka županija, u prvom planu bila je izgradnja pruge Gradec-Bjelovar koja je zaobilazila Križevace. Smatralo se da bi to bila najkraća i najbolja veza sa Zagrebom.[42] Bili su i mišljenja da bi tu prugu trebale izgraditi Mađarske državne željeznice sve do Virovitice, odnosno Barcsa, što je bilo i u interesu bana Khuena Héderváry a. Kad je 1886. godine došlo do sjedinjenja Bjelovarske i Križevačke županije u Bjelovarsko-križevačku županiju, pitanje povezivanja Bjelovara i Križevaca postalo je vrlo aktualno. Osnovan je Željeznički odbor županije koji je prikupio razne ponude, preuzeo na sebe garanciju za predradnje i sastavak detaljnog projekta te financiranje terenskih komisija. Koncesiju za gradnju pruge dobio je Josip Siebenschein, inženjer iz Zagreba. Već 16. travnja 1891. godine u Bjelovaru je održana rasprava o Križevcima na kojoj su u ime Ministarstva trgovine sudjelovali tajnik A. Ehrenhöfer i savjetnik Heim, a u ime Kraljevskih ugarskih državnih željeznica Pobl i Novak, nadinženjer Bartol Kondor i odsječni inženjer Krabl. U ime Generalnog štaba Ministarstva rata prisustvovao je Mohor, a u ime lokalnih vlasti kotara Quasnička županijski inženjer pl. Stanisavljević, načelnik grada Bjelovara Sima Blaževac, načelnik Vukić, nadšumar Hafek te načelnici općina zainteresiranih za gradnju pruge. Rasprava je završila pozitivno, razriješene su sve dileme te je odlučeno da treba zatražiti građevnu dozvolu.[43] Željeznički odbor sastao se i 25. travnja u Križevcima. Tom prilikom sklopljen je ugovor s tvrtkom M. Gfrerer iz Budimpešte o izvođenju potrebnih predradnji koje moraju biti dovršene do 1. srpnja 1891. godine. Dogovoreno je i da će spomenuta tvrtka financirati i izvršiti gradnju pa joj je Željeznički odbor ustupio koncesiju i ispravu o obećanim prinosima za gradnju pruge. Dogovoren je i broj članova Željezničkog odbora u ravnateljstvu Dioničarskog željezničkog društva pruge Križevci-Bjelovar. Nakon toga prisutni članovi Željezničkog odbora s predstavnicima društva Gfrerer obišli su trasu pruge, a 28. travnja 1891. godine u Bjelovar su došli i inženjeri Društva. Rekognosciranje terena započelo je u Križevcima.[44]

Godine 1892. gradnja pruge već je daleko odmaknula. Dozvolna isprava objavljena je u bjelovarskim novinama.[45] Objavljeni su i svi detalji o gradnji i korištenju pruge te odredbe međunarodne konvencije od 14. listopada 1890. godine o prijevozu robe na željeznicama. To je bilo od velike važnosti za Bjelovar koji postaje značajan izvoznik stoke za srednju Europu. Društvo je preuzelo obavezu otpreme ugarske pošte na željeznici i dogovorilo slanje brzojava te korištenja telefona i signala. Od skupljene glavnice za gradnju pruge u iznosu od 1 130 000 kruna dogovoreno je da se 760 000 kruna izdvoji za gradnju pruge. Ugarske državne željeznice zadržale su si pravo kontrole rada na ovoj vicinalnoj pruzi. Određeno je i da dioničko društvo mora izvesti i drugi kolosijek u slučaju da godišnji bruto dohodak po kilometru prekoračuje 14 000 forinti austrijske vrijednosti. Osim toga, Društvo mora podnositi detaljna godišnja izvješća i davati statističke podatke. Dio-

41 Željeznica Bjelovar-Križevci, *Obzor*, 89, 20. IV. 1891.

42 Die Eisenbahnlinie Gradec-Belovar, *Agramer Zeitung*, 16., br. 154, 9. VII. 1885., str. 1. Stavljanjem ovog članka kao uvodnika iskazala se važnost gradnje ove pruge za Bjelovar, grad oslobođen krajiške stege, sjedište Infanterijske regimente te važno upravno mjesto i gospodarsko središte koje zaslužuje da bude povezan sa Zagrebom.

43 Željeznica Bjelovar-Križevci, *Obzor*, 89, 20. IV. 1891.

44 Željeznica Bjelovar-Križevci, *Obzor*, 101, 2. V. 1891., str. 3.

45 Dozvolna izprava za parostrojnu željeznicu Križevac-Bjelovar., *Tjednik Bjelovarsko-križevački. List za pouku, gospodarstvo, družtveni i javni život*, 3., 1892., br. 29-32.

nice su dvovrsne: temeljne i prvenstvene. Dividenda ne smije biti veća od 5 %, a s amortizacijom temeljnih dionica ne može se započeti dok ne budu amortizirane sve prvenstvene dionice koje odobrava ministar trgovine. Vlasnici obiju grupa dionica imaju ista prava.

Kad su usvojeni svi navedeni akti, 26. travnja 1893. ustrojeno je dioničko društvo pruge Križevci-Bjelovar.[46] Na osnivačkom sastanku bili su zastupnici interesenata. U ime Imovne općine đurđevačke bili su predsjednik Gjuro Avirović i nadšumar Dragutin Laksar, a u ime Imovne općine križevačke predsjednik Milan Barišić i nadšumar Bogoslav Hajek. Grad Bjelovar zastupali su Simo Blađevac, gradski zastupnik Nikola Mark, gradski zastupnik i odvjetnik Milan Rojc i gradski zastupnik Jovan Šteković, a Grad Križevce gradonačelnik Franjo Vukić. Sastanku je prisustvovao i podžupan Teodor Georgijević, predstavnik Bjelovarsko-križevačke županije. Željeznički odbor zastupao je barun Ljudevit Ožegović.

Za predsjednika dioničkog društva izabran je Julijo Jelačić, a u ravnateljstvo su ušli Milan Barišić, A. Casso, Nikola pl. Crnković, Franjo pl. Freund, Eduard Goldsieber, barun Ljudevit Ožegović, dr. Eduard Reiner, Lazar Reumann, Paul Schönberg, Jovan Šteković i Wolf. U nadzorni odbor dioničkog društva ušli su Milan Rojc, Đandor Freund i dr. Bela Schober, a kao zamjenici Gjuro Avirović i Simo Blaževac. Ustanovljeno je da glavnica društva iznosi 1 349 500 forinti, od te svote 450 000 forinti su temeljne dionice, a ostatak prvenstvene (prioritetne) dionice. Naglašeno je da će željeznica biti pod nadzorom države, tj. Mađara i da od prihoda treba zajamčiti dividendu od 5 %. Ukupna glavnica amortizirat će se kroz 60 godina.

Osnivački cilj Društva bio je izgraditi prugu Križevci-Bjelovar s produženjem do Virovitice, odnosno Barcsa. Prisustvo Avirovića, uglednog virovskog trgovca, ukazuje na činjenicu da se razmišljalo i o pruzi prema Đurđevcu i Virju. Koncesija je odobrena 12. travnja 1893. godine.

O ovoj pruzi 6. svibnja izašao je veliki članak u bjelovarskim novinama.[47] »Dioničarsko družtvo, koje se je od 26. travnja u Budim-Pešti ustrojilo u svrhu da izgradi željeznicu Bjelovar-Križevci, zaključilo je svoje djelovanje na veliko zadovoljstvo svih interesenata.

Ovih dana ovo je dioničarsko družtvo službenim načinom javilo oblastima, da je gradnjom započelo i da će istodobno provesti i izvlastbu. To nas je ponukalo, da koju reknemo onom dielu naših čitatelja, koji je u živom i neposrednom doticaju s onim našim narodom, koji živi uz prugu, kojom će željeznica položena biti, ne bi li sa ovo par naših rieči, i sa poukom naroda, odstranili svaku mogućnost kakovim nesporazumljenjima, koja bi možda na kojoj točki pruge gradnju za koji čast zaustaviti ili bar zategnuti, razvući, mogli.

Kod polaganja pruge bit će možda koji puta od potrebe, da se čija voćka posiječe, čiji plot sruši, čije zemljište odkine, prosieče, itd., pak se takovim sgodama vazda nadje ljudi, koji se tomu protiv sbog tvrdokornosti ili prkosa ili neopravdanih nada. Ovima i najpače ovima, namijenjeni su ovi redci, da se donekle upute u one zakonske odredbe, koji zaštićuju njega i poduzetnika.

U zakonskom članku XLI. (iz g. 1881) zajedničkoga sabora odredjuje se u par. 8o izvlastbi ovo: ,Na temelju podieljene dozvole za predradnje dužan je svatko bezplatno trpiti, da se na posjedu njegovom preduzmu u svrhu ustanovljenja pravca ... potrebite tehničke radnje i iztraživanje materijalah. Ako bi se prilikom provadjanja predradnja komu šteta prouzročila, to su oni, koji predradnje sastavljaju, dužni, istu odmah naknaditi.'

Nadalje odredjuje isti zakon, da se u javno prometne svrhe može svaka nepokretnina, i svako pravo na njih, izvlastiti, tj. poduzetničtvu, kao kupcu, u vlastničtvo predati. Tu se može dogoditi, da se može dogoditi, da se izvlastbom čiji posjed tako osakatiti, da mu više ne može služiti za ono, za što je prije izvlastbe služio. U tom slučaju može vlastnik zahtievati, da mu se izvlasti cio

46 Naša željeznica, *Tjednik bjelovarsko-križevački,* 3., br. 26., 29. IV. 1893., str. 1-2.

47 Gradnja željeznice Bjelovar-Križevci, *Tjednik bjelovarsko-križevački,* 3., br. 27., 6. V. 1893., str. 1-2.

posjed, koji je izvlastbom oštećen ili da mu se na drugoj kojoj strani zgodnim načinom nadopuni; poduzetnik učinit će i to, da će pristupe i prelaze urediti prema svrsi njihovoj. Ako bi poduzetničtvo izvlastiti htjelo koju sgradu npr. zato jer je pruzi preblizu, pak sgradi prieti požarna pogibelj, tad se tomu nitko protiviti ne smije, jer to zakon naročito naredjuje.

Razumije se samo po sebi, da će se svaki izvlašteni predmet podpuno odštetiti. I stoga se opravdanoj izvlastbi nitko protiviti ne smije, jer će se pri odštećivanju u račun uzeti vriednosti nepokretnine, gubitak vriednosti preostaloga komada i prenapravni troškovi. Prirod ili nasad ne mogu se izvlastiti, već se za njih dobije samo pravedna odšteta.

Ciene izvlaštenih nepokretnina jesu iste, kao pri običnoj kupoprodaji, te se na osobite ciene, što bi ih neki možda ovom zgodom učiniti htjeli, dakako da ne može obzir uzreti. Odštetuje se pako gotovim novcem ili zamjenom zemljišta itd. U prvom slučaju platit će se i 6 1/2 kamati od dana, kad se izvlastbena svota položi.

Poduzetnici izradit će za svaku obćinu izvlastbenu osnovu, te će se prema njoj nagoditi sa pojedinim strankama; ne bi li to uspjelo, tad će se kod nadležnoga realnoga suda moliti povedenje odštetnoga postupka.

Ako se glede na izvlastbenu osnovu ne bi mogla postići nagoda, tad će taj postupak provesti naročito povjerenstvo, makar interesenti i ne došli k razpravi, ali mi svakako savjetujemo, da se stranke radje nagode, jer će inače biti i troška i neprilika.

Za odštetni postupak nadležan je ovaj sudbeni stol, koji je realni sud nepokrektnine, koja se ima izvlastiti. On vrši to svoje pravo, osobito pako procieniti gradnji potrebnih nekretnina, po svom izaslaniku uz zaprisegnute vještačke procjenitelje, koje si i stranka na vlastiti trošak birati može. Svaki podnesak u izvlastbenom poslu prost je od biljegovine, izim, ako bi se tko takovim podneskom u druge svrhe poslužiti htio. Prizivi se ulažu u roku od 8dana, a izplata treba da se svrši 15 dana poslie, kako je sudbena odluka pravomoćnom postala. Mi smo ovdje veoma kratko izbrojili neke zakonske ustanove, koje trebaju interesenti bar donekle da poznadu prije, nego dodje do toga izvlastbenoga postupka, ali opetujemo pak savjet, da svi gledaju nagodom dovršiti izvlastbu. Uz to naglašujemo opetovano, da će poduzetničtvo manje predmete, kao voćke, stabla, plotove itd., odmah procieniti dati i odmah nadoknaditi svaku štetu. Za to neka bude svatko na ruku inženjerima i drugim organima poduzetničtva, da tako gradnja, što brže napredovati uzmogne.«

Unatoč poštenim obećanjima, izbila je afera oko gradnje spomenute željeznice. Naime, građevni poduzetnik Nikola Crnković, vršitelj eksproprijacije zemljišta, tužio je poduzetnike A. Cassea i H. Lickensa zbog kršenja ugovora. Poduzetnik Casse dao je Crnkoviću predujam od 60 000 guldena za isplatu ekspropriranog zemljišta, ali kad je trebalo isplatiti ostatak svote, Casse se nije držao ugovora. Došlo je do spora, Crnković se povukao, a Casse je nastavio gradnju.[48]

Pruga Križevci-Bjelovar dužine 32 38 km puštena je u promet 12. rujna 1894. godine. Pruga je predana na upotrebu 17. prosinca iste godine, a prometovanje njome preuzela je Kraljevska ugarska državna željeznica. Od 12. rujna 1894. do kraja godine registrirano je 29 450 putnika, uključujući i vojsku. Prevezlo se i 34 000 kg prtljage, 54 000 kg brzovoznog tereta i 6 894 000 kg običnog tereta. Za prijevoz robe dobiveno je 12 766 forinti, a za karte putnicima je naplaćeno 9 383 forinti. Naplaćivale su se brzojavne pristojbe i prtljaga, a ukupno je zarađeno 22 534 forinti i 9 novčića. No, i troškovi su bili veliki pa je saldo iznosio samo 10 289 forinti i 63 novčića. Od toga je 51, 12 % dobila Ugarska državna željeznica koja je i upravljala prometom, a 48, 88 % dobilo je društvo. Ono je na skupštini odlučilo da se 9 604 forinti upotrijebi za otkup prvih kupona od 8 731 prioritetnih dionica koje dospijevaju 1. srpnja 1895., a ostatak prenese na račun 1895. godine. Na ovoj skupštini iskazana je bilanca u iznosu od 1 420 876 forinti i 50 novčića.[49] Uslijed velikog zadovoljstva počelo

48 Zur Kreuz-Belovarer Eisenbahn Affaire, Agramer Tagblatt, 39, No. 186, 14. VIII. 1894., str. 2.
49 Željeznica Bjelovar-Križevci, *Tjednik bjelovarsko-križevački, 5,* br. 31, 1. VI. 1895., str. 1.

se razmišljati o daljnjoj gradnji. No, već sredinom 1897. godine društvu je upućena kritika zbog tarifa i neprikladnog voznog reda koji nije bio rađen s ciljom pronalaženja priključka sa Zagrebom, a još manje s Budimpeštom. Naime, vlak iz Bjelovara polazio je u 16 sati, a putnici su morali čekati nekoliko sati za dalji priključak. Ništa bolja veza nije bila ni jutarnjim vlakom koji je iz Bjelovara polazio u 5 sati. Imao je priključak za Zagreb, ali moralo se čekati za Budimpeštu. Nažalost, prema ugovoru, društvo nije moglo utjecati na vozni red koji je uređivala Kraljevska ugarska državna željeznica. Bjelovarčani su, pod izlikom ogromnog prometa na pruzi Bjelovar-Križevci, predlagali da se uvede treći vlak koji bi kretao iz Bjelovara u 11 sati prije podne i imao priključak. Naime, 1895. godine željeznicom Bjelovar-Križevci putovalo je 104 780 putnika, a 1896. godine 106 059 putnika. Prihod od osobnog prometa u 1895. godini iznosio je 83 091 forinti, a u 1896. godini 33 229 forinti. U 1895. godini otpremljeno je 18 282 000 kilograma robe, a 1896. godine 28 872 000 kilograma. Ukupni prihod od toga u 1895. godini iznosio je 44 153 forinti, a 1895. godine 48 895 forinti. Zanimljiv je i podatak da je iz Bjelovara prema Križevcima otpremljeno 40 629 putnika i 21 628 800 kilograma robe, a u obrnutom smjeru 39 864 putnika, iz Rovišća 6 574., a iz Sv. Ivana Žabna 15 783. putnika.[50] Željeznicu su koristili i vojnici i časnici 16. pješačke pukovnije koji su u to vrijeme imali učestale vojne vježbe. Iako Vojna krajina nije više postojala, vojska u Bjelovaru bila je brojna. Izgradnja pruge od Bjelovara prema istoku nije se odvijala prema ideji. Vladajuća većina smatrala je da treba graditi prugu do Barcsa da bi se uspostavila brža i bolja veza s Mađarskom pa je 7. rujna 1894. godine u promet puštena pruga Bjelovar-Mišulinovac. Kloštar Podravski dobio je vezu 4. siječnja 1900., a iste godine ostvarena je i veza s Virovitcom i Barcsom. Započela je i akcija povezivanja Kloštra Podravskog s Virjem koje je željezničku vezu dobilo 9. prosinca 1909. godine. Posljednja dionica od Virja do Koprivnice izgrađena je 9. studenog 1912. godine.[51] U vrijeme Austro-Ugarske Monarhije nije se nastavila izgradnja pruge prema zapadu jer se Hrvatsko zagorje nije htjelo povezati sa Slavonijom. Veliki uspjeh 1912. godine bilo je povezivanje Osijeka s Koprivnicom, odakle je postojao priključak na glavnu mađarsku prugu.[52]

Na sjednici Gradskog zastupstva u Bjelovaru 1. prosinca 1906. godine raspravljalo se o pruzi Bjelovar-Garešnic-B. Juraj (Grđevac).[53] Od lipnja 1906. do 1908. godine odjelni predstojnik Bogoštovlja i nastave u Vladi bio je dr. Milan Rojc iz Bjelovara. Kao član Hrvatsko-srpske koalicije bio je zainteresiran za gradnju pruge od Bjelovara prema istoku pa je 1906. godine izabran posebni odbor na čelu s Ivanom Jakovčićem, župnikom iz Velikog Grđevca.[54] O izgradnji pruge Bjelovar--Veliki Grževac često je raspravljano na sjednicama Gradskog zastupstva u Bjelovaru.[55] Prema prijedlogu Banske konferencije održane 1862. godine, pruga je trebala biti ostvarenje bilogorske pruge između Drave i Save i trebala je prolaziti Moslavinom i Slavonijom do Vukovara.

Radovi su započeti, ali tekli su sporo i bez točno utvrđenog vremena jer je trebalo pribaviti novac i otkupiti zemlju. Pruga Bjelovar-Velika Pisanica otvorena je 21. prosinca 1912., pruga Velika Pisanica-Pavlovac 11. lipnja 1913. godine, a nastavak pruge do Grubišnog Polja i Bastaja nije izveden. Dakle, nije ostvaren plan izgradnje ove pruge u sklopu povezivanja Varaždina, Križevaca, Bjelovara, Požege i Vukovara.

50 Naše željezničke prilike, Pismo od 3. srpnja 1897., *Vjednik Bjelovarsko-križevački, 7,* br. 36., 2. VII. 1897., str. 1-2.

51 B. Đud, Povijest željeznica u Podravini, str. 117-144.; Mira Kolar-Dimitrijević, Gradnja podravske pruge, *Podravski zbornik*, 21., 1995., str. 45-54. Rad Đuda pisana je na osnovu brojnijih dokumenata.

52 B. Vujasinović, *Upravno i poslovno osoblje,* str. 389-392.

53 Sjednica grad. zastupstva, *Nezavisnost,* br. 1., 1. XII. 1906., br. 2., 8. XII. 1906., str. 3. Sjednica grd. zastupstva 1. XII. 1906. Sjednicu je vodio gradonačelnik Sima Blaževac.

54 *Nezavisnost*, br. 18., 30. III. 1907.

55 *Nezavisntst,* br. 24., 11. V 1907., str. 6.; br. 25., 18. V. 1907., str. 5.

Novi planovi za izgradnju pruge Križevci-Varaždin početkom 20. stoljeća

Izravna pruga od Križevaca do Varaždina nije nikada izgrađena, iako se njena gradnja planirala gotovo jedno stoljeće.

Koprivnica je povezana s Viroviticom 1912. godine, a priznanje Koprivnici kao značajnom željezničkom čvorištuodano je izgradnjom prekrasne željezničke zgrade 1910. godine koja po stilu nalikuje zagrebačkoj i karlovačkoj željezničkoj stanici. Najbolji pokazatelj kako Mađari nisu pomišljali da bi Križevci mogli biti značajnija željeznička stanica skromna je željeznička zgrada sagrađena 1873. godine. Tadašnji narodnjaci smatrali su da treba spriječiti povezivanje Križevaca s Varaždinom, da ne treba jačati i hraniti stare preživjele strukture, a zalagali su se za jačanje građanskog sloja i slabljenje ostataka plemstva. Istovremeno, neprestano su oživljavali ideju o gradnji pruge Varaždin-Koprivnica, navodeći da će se njome i Križevci preko Koprivnice povezati s Varaždinom. Godine 1905. zbog potrebe izvoza većih količina apatovačke kiselice, na prijedlog Leonarda Lukačića i Josipa Kašaja, promišljalo se o povezivanju ceste Apatovac-Križevci s cestom Veliki Poganec--Rasinja, gdje bi se kiselica mogla utovariti u vlakove.[56] Riječ je o nepotrebnom izbjegavanju rješavanja važnog problema, tj. uspostave željezničke veze Križevaca s Varaždinom. S navedenim složila se i skupština Varaždinske županije. Predloženo je da 11 kilometara spomenute ceste izgradi Bjelovarsko-križevačka županija, a devet Varaždinska županija. Apatovačko vrelo i predviđanja da tamo ima nafte i petroleja te kamenog ugljena dodatni su razlozi uključivanja ovog područja u cestovni promet. Razlozima za što skorašnju gradnju ceste navode se i siromaštvo stanovništva te naseljenost u malim gorskim selima.

Cesta od Križevaca do Apatovca izgrađena je zahvaljujući ambiciji narodnog zastupnika baruna Ferdinanda Inkeya iz Rasinje. On je još 1870. godine s barunom Lazarom Hellenbachom te grofovima Markom Bombellesom i Belom Feštetićem tražio predkoncesiju za gradnju zagorske željeznice, ali projekt je realizirao Imre Josipović 1886. godine. No, Inkey nije odustajao od svojih zamisli. Zatražio je i predkoncesiju za gradnju pruge od Koprivnice prema Bjelovaru i Kutini te Novom Marofu. Navedeno je pokazatelj da je ideja gradnje jedne središnje pruge između mađarske alföldske pruge i krajiške pruge bila vrlo aktualna.[57] Smrću Inkeya projekt je zamro. Situacija se ponešto promijenila tek 1908. godine kad je banom postao Pavle Rauch.

On je pokušao oživjeti gradnju horizontalne željezničke pruge Varaždin-Križevci, ali njegovo banovanje bilo je kratko i obilježeno stranačkim sukobima. Smatrali su ga mađaronom zbog oca Levina Raucha koji je sklopio Ugarsko-hrvatsku nagodbu 1868. godine. Navedeno mu je onemogućilo aktivniju ulogu u rješavanju gospodarskih i prometnih problema Hrvatske. Bio je osobito zainteresiran za gradnju spomenute pruge jer mu se posjed nalazio u Martijancu pa je mnogo vremena gubio putujući iz Zagreba do svog posjeda.

Odlaskom bana Raucha 1910. godine, projekt gradnje željezničke pruge nije se spominjao neko vrijeme jer ga se smatralo preskupim i nerentabilnim. Pravi razlog zapravo je bilo nastojanje da se Hrvatsko zagorje ne poveže željezničkom prugom s Moslavinom i Slavonijom. Hrvatsko zagorje s ostatkom plemstva trebalo je strukturno izmijeniti. Kasnije gradnju pruge podržavaju pravaši koji nevoljko gledaju činjenicu da se čitava Bjelovarsko-križevačka županija nalazi pod snažnim utjecajem Hrvatsko-srpske koalicije. Jačanjem stranačkog života ova tema postaje sve češća na političko-stranačkim skupovima.

Križevački zastupnik Fran Novak mnogo godina zagovarao je izgradnju pruge između Križevaca i Varaždina preko Potočeca i Vratna. Smatrao je da koprivničko područje zbog šljunka iz Šoderi-

56 *Izvještaj o Upravnom odboru Kr. županijske oblasti županije Bjelovarsko križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u godini 1905.*, Bjelovar, Županijska uprava, 1906., str. 37.

57 I. Karaman, *Industrijalizacija građanske Hrvatske,* str. 158. Ovi velikaši oslanjali su se na financijska sredstva bečke Union-banke jer je ista također bila zainteresirana za ovu prugu, ali samo do Nagodbe.

ce ima izvrsne ceste, za razliku od Križevaca koji oskudijevaju dobrim cestama i imaju nepovezana sela. Isticao je da je pruga Križevci-Vratno-Varaždin od velikog značaja za čitav kraj. Za gradnju pruge osobito se zalaže 1907. godine, o čemu piše i u »Hrvatskom pravu«.[58]

Godine 1906. mnogo se govorilo o izgradnji željezničke pruge Križevci-Novi Marof. Križevački posjednik i natporučnik u mirovini Viktor pl. Šimunčić dobio je od Ministarstva trgovine u Budimpešti predkoncesiju za gradnju pruge Križevci-Varaždinske Toplice-Varaždin.[59] On je molio da dionice kupe Bjelovarsko-križevačka i Varaždinska županija, ali i grad Zagreb.[60] No, od njegove molbe se kasnije odustalo.

Godine 1907. pisalo se da u Bjelovarsko-križevačkoj županiji treba izgraditi tri željezničke pruge: prugu Križevci-Varaždin, prugu Koprivnica-Vizvar s priključkom na Alföldsku prugu te prugu Vrbovec-Banova Jaruga koja bi Moslavinu više približila Zagrebu.[61] Zbog položaja Bjelovarčanina dr. Milana Rojca u Zemaljskoj vladi Bjelovar očekuje Vladinu podršku u gradnji pruge prema Moslavini. O spomenutoj pruzi i o Bjelovaru dosta se pisalo.[62] Ona se počela i graditi, a 17. listopada 1907. počela je revizija trase koju gradi Viktor pl. Šimončić.[63]

Gradnja pruge Varaždin-Križevci neko vrijeme nije u prvom planu. No, ona je opet aktualna poslije Prvog svjetskog rata. Vid Blažinčić objavio je članak u kojem ukazuje na potrebu gradnje pruge Križevci-Varaždin prije nego pruge Koprivnica-Varaždin. Razlozima za gradnju navodi prirodno blago uz prugu i turistička ljekovita mjesta u toplicama.[64] Blažinčić u članku spominje živo vapno iz Vratna kao vrlo značajan materijal u građevinarstvu i smatra da bi izgradnja pruge dovela do osnivanja tvornice za vapno. Spominje i rudnik Stupe »Sv. Helena« kraj Glogovnice gdje ima lignita, ali njegovo iskorištavanje je zbog dovoza preskupo. Navodi i velike površine s državnim i imovinskim šumama. Ne zaboravlja Apatovačku kiselicu,[65] kao ni izvore petroleja u okolici Marikovca i Ribnjaka. Navodi i plemenite vrste konja i stoke koje se ovdje uzgajaju. Ističe veliku produkciju dobrih vina koja se ne iskorištavaju u dovoljnoj mjeri radi skupoće dovoza do željezničke stanice na pruzi Križevci-Koprivnici. Blažinčić nije protiv izgradnje pruge Koprivnica-Varaždin, ali traži da se ispitaju prioriteti. Dr. Pavle Rauch smatrao je pak da je bitno da se nekoliko veleposjeda između Koprivnice, Varaždina i Križevaca (Rasinja, Ludbreg, Martijanec, Slanje) uključe u prometnu vezu. No, usprkos zalaganju, nije uspio u svojoj zamisli jer je bio omražen zbog očeva sklapanja Hrvatsko-ugarske nagodbe 1868. godine. Željeznička pruga Zabok-Krapina dužine 13 km trebala se nastaviti na željezničku prugu Varaždin-Zagreb, izgrađenu zalaganjem Imbre pl. Josipovića 1886. godine. No, Mađari su se usprotivili izgradnji ove pruge, smatrajući da će ona umanjiti važnost pruge Koprivnica-Križevci-Zagreb-Rijeka i odvesti promet na Trst. Grof Pavle Rauch bio je suprotna mišljenja. dokazivao je upravo suprotno, tj. da će slovenska roba ići u Rijeku, a ne u Trst. Zalagao se i za izgradnju pruge Koprivnica--Ludbreg-Varaždin, smatrajući da bi ta pruga s lokalnom prugom Ludbreg-Novi Marof bila izravni put u južnu provinciju Austriju.[66] U međuvremenu

58 »Željeznica Križevci-Varaždin«, *Nezavisnost.*, br. 28., 8. VI. 1907., str. 2.

59 Nezavisnost, br. 2., 8. XII. 1906., str. 5.

60 »Željeznička pruga Križevci-Novi Marof«, *Nezavisnost*, br. 1., 1. XII. 1906.

61 »Vicinalne željeznice«, *Nezavisnost*, br. 23., 4. V. 1907., str. 5.

62 »Bjelovar«, *Nezavisnost, 2*, br. 41, 7. IX. 1907., str. 1.

63 »Željeznica Varaždin-Križevci«, *Nezavisnost,* br. 47., 19. X. 1907., str. 4.

64 Vid Blažinčić, Podravska željeznica i njezina privredna važnost, *Hrvatska straža,* 19. III. 1935. Vid Blažinčić (Beletomec, 12. VI. 1898.-Gornji Dubovec, 20. XII. 1961.) bio je svećenik i dječji pisac. Služeći u Hrvatskom zagorju upoznao je ondašnje poteškoće zbog prometne nepovezanosti Križevaca i Varaždina. U Glogovnici je bio upravitelj župnika Frana Novaka.; Marica Vrabec, Krjiževno stvaralaštvo i prikupljanje folklorne baštine Vida Blažinčića, *Cris*, 10., 2008., str. 183.

65 M. Kolar, Apatovačka kiselica-tražena voda Europe, *Cris*, 6., 2004, str. 5-18.; Dr. Kovačić, *Apatovačka kiselica,* Monografija, Koprivnica, 2006.

66 Memoari bana Pavla Raucha, str. 90.-91.; Memoari str. 240. Navedeno je shvatio i Hitler pa je pruga Koprivnica-Varaždin izgrađena u najkraćem roku i otvorena već 1937. godine da bi se proizvodi iz Slavonije mogli otpremati u Treći Reich.

vodila se velika borba da li pruge pripadaju zajedničkoj vladi kao financijske i poštanske službe i je li u redu da o svim gradnjama odlučuje samo Ministarstvo trgovine u Budimpešti kao da su pruge isključivo mađarske.[67] Nakon četvrtstoljetne mađarizacije koju je provodio ban Khuen Héderváry Mađari su smatrali da je došlo vrijeme da zatraže od svih namještenika na prugama poznavanje mađarskog jezika. Tome se 1906. godine priklonio i ministar dr. Aleksandar Wekerle.[68] U Zagrebu je osnovano posebno željezničko ravnateljstvo. Na željeznicama se razvila velika borba oko jezika. Zastupnici iz Hrvatske na čelu sa Šandorom Đalskim nisu se složili s ovom odlukom Mađara pa su izašli iz zajedničkog parlamenta, a ban Pejačević dao je ostavku. Nasljednik Pejačevića uspio je prolongirati primjenu odluke, ali ona nije ukinuta.

Pavle Rauch bio je dobro upoznat s razvitkom željeznica u Hrvatskoj zahvaljujući knjizi Josipa Gorničića-Brdovečkog objavljenoj 1907. godine.[69]

Pruga Koprivnica - Varaždin 1937 godine.

O gradnji ove pruge duge 40 kilometara raspravljalo se od prve polovice 19. stoljeća, ali ona je neprestano odgađana zbog financijskih razloga. Tako je bilo i 1920. godine kad je željeznička konferencija spomenutu prugu stavila u gospodarske, ali ne i vojničke prioritete pa ona nije izgrađena.

Ludbreškim narodnim poslanicima u međuratnom razdoblju prioritet je bila izgradnja pruge Koprivnica-Ludbreg-Varaždin. Uoči Poklada 1927. godine u Ludbregu su se pojavili plakati kojima se narod pozivao na narodni skup na kojem će se zahtijevati povezivanje Ludbrega sa svijetom željezničkom prugom. Demonstracija je izvedena u karnevalskom stilu, tj. s inženjerima koji su tobože trasirali prugu. Pred vatrogasnim domom organiziran je i dolazak vlaka, tj. kola koja su vukla dva kljuseta. Kondukteri su uzvikivali stanice od Koprivnice do Ludbrega. Fotograf Stjepan Zagorec poslao je sliku ovog protesta zagrebačkom ilustriranom časopisu »Svijet« koji ih je objavio u travanjskom broju. I koprivnički »Klopotec« objavio je pjesmicu na istu temu.[70] Iako je ova priredba bila pokladna, ona je potaknula gradnju pruge od Koprivnice do Varaždina. Ona je doista i sagrađena te otvorena 16. prosinca 1937. godine uz mnogo tehničkih komplikacija i zanemarivanje putnika. Ipak, već 1938. godine njome je prevezeno 20 000 putnika i oko 3 100 vagona razne robe.[71]

Zaključak

Iako su željeznice danas zapostavljene i mnoge pruge zatvorene, ostavljajući željezničku mrežu Hrvatske nepovezanom, one su za budućnost itekako važne. Dokaz tome je i renoviranje željezničke pruge Koprivnica-Križevci-Zagreb kako bi ona bila od europskog značaja u povezivanju srednje Europe s Jadranom.

Projekti su u prošlosti bili različiti, prvotni projekti nisu izvedeni, već su izvedene pruge s izvjesnim modifikacijama. Križevci su 1870. godine bili uključeni na glavnu prugu Kraljevskih mađarskih željeznica (Kiral allam vasutak), a 1894. izgrađena je i pruga do Bjelovara, županijskog središta Bjelovarsko-križevačke županije. Pruga Križevci-Varaždin nije nikada izgrađena pa je i danas teško doći od Križevaca do Varaždina.

67 Pero Gavranić, Pragmatika, *Osječki tjednik,* br. 49., 9. XII. 1907.

68 Aleksandar Wekerle (Moor, 1848.) od 1870. godine radio je u budimpeštanskom Ministarstvu financija, a 1886. imenovan je za državnog tajnika u vrijeme vlade Kolomana Tisze. Godine 1892. postao je ministar financija, a poslije pada Szaparyevog kabineta postao je ministar predsjednik te iznio svoj program. On je uredio crkvene sabore i specijalizirao se za uređenje valute.; Dnevni list, 82., 9. IV. 1906., str. 2. i 86., 13. IV. 1906.

69 Josip Gorničić-Brdovečki, *Prometna politika u obće i magjarska prometna politika u Hrvatskoj napose,* Zagreb: Matica Hrvatska, sv. IV, 1907.; Isti: Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, *Građana za gospodarsku povijest Hrvatske,* knj. 3, Zagreb: JAZU, 1952.

70 Marija Winter, Pokladni običaju u Ludbregu, u: *Iz povijesti Ludbrega i okolice,* Koprivnica, 2., 2000., str. 354.

71 B. Đud, *Povijest željeznica u Podravini,* str. 134-140.

Prometna nepovezanost Križevaca i Varaždina imala je velike posljedice za društveni, kulturni, a i politički razvoj tih gradova. Počela se oblikovati bjelovarska mikroregija koja se posve razlikovala od varaždinske mikroregije.

Summary

City of Križevci and railroad lines

Keywords: Križevci, Varaždin, Bjelovar, Koprivnica, railway

North-west Croatia met difficulties entering the world of modern railway traffic. Some of already designed lines have never been built and some are currently being closed as they aren't profitable. But a railroad line that is not profitable enough simply does not exist. Rail transport follows immediately after water transport by its low prices and comes first speaking of safety. It is used to transfer goods and humans and also provides opportunities for the export of raw materials. Back in 1870 Križevci was granted privilege to be on the main Hungarian railway Zákány-Zagreb, which reached Rijeka in 1873. Bjelovar junction was realized in 1894, whereas connection to Varaždin has never been made despite the fact that the railroad Varaždin-Križevci-Bjelovar and further on eastward through Bilogora to Vukovar was seen as part of an important line.

Only half-carried out plans influenced economic and demographic development of the entire area which could not advance as a whole due to the lack of railroads.